5th September 1959]

Government Transport

*151 *Q.*—Sri K. VINAYAKAM : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(*a*) how many buses are put on the road by the State Transport Department for daily actual transport work in the Kanyakumari district;

(*b*) how many are on the sick list in the workshop and depot at Madras City and Kanyakumari district; and

(*c*) how many new buses have been added in 1959 so far under the phased programme of augmenting fleet strength?

The Hon. Sri R. VENKATARAMAN : (*a*) Sixty-two (62).

(*b*) On an average one hundred and twenty-three (123) buses in the Madras Branch and twenty-eight (28) buses in the Kanyakumari Branch were on the sick list at a time.

(*c*) There is no phased programme of augmentation of fleet strength. There is an annual programme for replacement of overaged vehicles by new ones.

Sri K. VINAYAKAM : Sir, what is the cause for such a large number of buses being on the sick list, viz., more than 100 buses in the City of Madras?

The Hon. Sri R. VENKATARAMAN : ஸிக் லிஸ்ட் என்று சொன்னால் பழுது என்று அர்த்தம் இல்லை. ஆறு மாதத்திற்கு ஒரு முறை பிரேக் சர்டிபிகேட் வாங்க வேண்டும். மாதா மாதம் "மன்த்லி ரிபேர்ஸ்" செய்ய வேண்டும். வருஷத்திற்கு ஒரு முறை "ஆன்னியுவல் ரிபேர்ஸ்" செய்ய வேண்டும். இதற்கு எல்லாம் கணக்குப் போட்டுப் பார்த்தால் மொத்த பிளீட்டில் 1/16 இவ்விதமாக இருக்கும். 20 சத விகிதம் 25 சத விகிதமாக குறைந்து கொண்டு வருகிறது. உதாரணமாக ஜூன் மாதத்தில் 110 பஸ்கள் ஓடாமல் இருந்தன. ஜூலை மாதத்தில் 105 பஸ்கள் ஓடாமல் இருந்தன. ஆகவே கொஞ்சம் கொஞ்சமாக குறைந்து கொண்டு வருகின்றது. "பேஸ்டு புரோகிராம்" படி ரீப்ளேஸ்மெண்ட் செய்யாத காரணத்தினால்தான் இப்பொழுது ஸிக் லிஸ்ட்டில் இருக்கும் பஸ்களின் சதவிகிதம் அதிகமாக இருக்கிறது. 1960 வருஷம் மார்ச் மாதத்திற்குள் எல்லாவற்றையும் புதுப்பிக்கப்படும். வேறு புது பஸ்கள் போடப்படும். அப்பொழுது பஸ்கள் அதிகமாக ஸிக் லிஸ்ட்டில் இருக்காது.

Sri K. VINAYAKAM : Now that we have put in two more buses on the Bangalore route, is it remunerative in the sense that it is profitable or is it only just giving comfort to the passengers going to Bangalore?

The Hon. Sri R. VENKATARAMAN : I thank the hon. Member for the question. Whereas our average earning per bus in Madras would be Rs. 120, the average earning of a Bangalore bus at the lowest is Rs. 250 and it goes high up to Rs. 300.

Sri N. K. PALANISAMI : சார், பழைய பஸ்களை ரீப்ளேஸ்மெண்ட் செய்வதற்காகத்தான் புது பஸ்களை வாங்கப்போவதாகனம் அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்தார்கள். ஆனால் அதிகப்படியான பஸ்கள் ஓட்டுவதற்கு வாங்கப்போவது இல்லை என்று சொன்னார்கள்.

[5th September 1959

ஜனங்களுடைய தேவையை பூர்த்தி செய்வதற்காக பல ரூட்டுகளில் பஸ்கள் விடுவதற்காக அதிகப்படியான பஸ்கள் வாங்கி விடுவதற்கு சர்க்கார் முயற்சி செய்யுமா ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : பஸ் பிரயாணி களின் தேவைக்கு சரியாக ஷிடியில் பஸ் விட வேண்டும் என்றுல், அது கட்டுப்படியாகிறதா என்று நாம் பார்க்க வேண்டும். இப்பொழுது இருக் கின்ற அளவுதான் கட்டுபடியாகும். அதிகமாக்கினுல், இப்பொழுது ஒரு பஸ்ஸில் ஒரு நாளைக்கு கிடைக்கும் வருமானம் குறைந்துவிடும். இப் பொழுது இருக்கின்ற பஸ்கள் போதுமானது என்பதே சர்க்காரின் நோக்கம். புது ரூட்டுகளில், புது சர்வீஸ் ஆரம்பித்தால் அதற்கு வேண்டிய புது பஸ்கள் வாங்க ஏற்பாடு செய்யப்படுகிறது.

SRI T. S. RAMASWAMY : Are the Government aware that in spite of the replacement of old vehicles by new vehicles, so many of the new vehicles are put in the garage for days together for want of spare parts like screw-pins?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : The Government are painfully aware that imports are not within their hands. We have to get permit from the Government of India like any other operator. We have applied for permit to import certain spare parts and all that and we are taking every possible step in that direction. It is true that not only we but also other private operators have got great difficulty in getting spare parts. The only difference is that the private operator can pay any price and get spare parts which the Government cannot do.

SRI K. VINAYAKAM : From the press report issued from the Transport Department, I read that a new Express Service would be introduced from Madras to Tirupathi. When it would fructify?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : A separate question please.

SRI K. B. S. MANI : அரசாங்க பஸ் இலாகாவிலுல் இவ்வாறு கண்டெம் செய்யப்பட்ட பஸ்கள் எத்தனை ? நமது ஒர்க் ஷாப்பிலேயே பழுது பார்த்து ஓட்டக் கூடிய பஸ்கள் எத்தனை ? சர்வீஸ்செய்த பிறகு தான் ரீப்ளேஸ்மெண்ட் செய்வது என்ற முறையில் நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : "கண்டெம்" செய்யும் பஸ்களை எல்லாம் ஏலம் போட்டு விடுகிறோம். கனம் அங்கத்தினர் இஷ்டப் பட்டால் ஏலம் எடுக்கலாம். "கண்டெம்" செய்யப்பட்ட பஸ்கள் ஏலத்தில் ரூபாய் 5,000 போகிறது என்பதை சந்தோஷத்துடன் தெரி வித்துக் கொள்ளுகிறேன். ரீப்ளேஸ்மெண்ட் புரோகிராம் படி நாம் வருஷத்தில் எழில் ஒரு பங்கு ரீப்ளேஸ் செய்து கொண்டு வருகிறோம். இரண்டு வருஷங்களில் ரீப்ளேஸ்மெண்ட் நன்றாக நடந்திருக்கிறது. கன் னியாகுமரி பகுதியில் 52 புது பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. அப்பகுதியிலிருக்கும் மக்கள் இதற்கு முன்னுல் 52 புது பஸ்களை பார்த் திருக்கமாட்டார்கள்.

SRI M. K. SOMASUNDARAM : திருநெல்வேலியிலிருந்தும் தூத்துக்குடியிலிருந்தும் மதுரை போன்ற இடங்களுக்கு பஸ் விடுவதைப்பற்றி கேள்விப்படுகிறோம். இது உண்மையா ?

5th September 1959]

Mr. SPEAKER : இப்பொழுது நடக்கும் கேள்வி சென்னையிலும் கன்னியாகுமரியிலும் இருக்கும் பஸ்களைப் பற்றியது. ஆகையால் இந்தக் கேள்வி " அவுட் ஆப் ஆர்டர். "

Sri M. C. MUTHUKUMARASWAMY : இப்படி கண்டெம் செய்யப்பட்ட பஸ்கள் ரிபேர் செய்யப்பட்டு, அதனுடைய காலம் (ஏஜ்) முடிந்த பிறகு தான் புதுப்பிக்கப்படுகின்றனவா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

The Hon. Sri R. VENKATARAMAN : சாதாரணமாக ஒரு பஸ்ஸின் ஆயுள் அதனுடைய மேக்கைப் பொறுத்து இருக்கிறது. லேலெண்ட் பஸ்கள் எட்டு வருஷம் சர்வீஸ் கொடுக்கின்றன. மெர்ஸிடிஸ் பென்ஸ் பஸ்கள் 6 வருஷங்கள் என்று நாங்கள் நிர்ணயித்து இருக்கிறோம். அதற்கு மேலும் சர்வீஸ் கொடுக்கிறது. எப்பொழுது ரிபேர் செலவு புதுப்பிக்கும் செலவை விட அதிகமாகும் என்று நினைக்கிறோமோ அப்பொழுது புதுப்பிக்கிறோம்.

Sri A. V. P. ASAITHAMBI : சென்னை பஸ் பிரயாணிகளின் நெருக்கடியைத் தீர்ப்பதற்கு அதிக பஸ்கள் விட முடியாவிட்டால், மாடி பஸ்களின் எண்ணிக்கையையாவது அதிகரித்து நெருக்கடியைத் தீர்ப்பதற்கு அரசாங்கம் முன் வருமா ?

The Hon. Sri R. VENKATARAMAN : மாடி பஸ்களைப் பற்றி ஏற்கனவே முயற்சி செய்து பார்த்தோம். என்னுடைய அபிப்பிராயத்தில் மாடி பஸ்கள் அவ்வளவு உசிதம் இல்லை என்று தோன்றுகிறது. சென்னையில் இருக்கக்கூடிய ரோடுகள் எல்லாம் பாம்பைவிட அதிக வளைவுகள் கொண்டவையாக இருக்கின்றன. மாடி பஸ்களை " நெகோஷியேட் " செய்வது கஷ்டமாக இருக்கிறது. அதனால்தான் சாதாரணமான சிறு பஸ்களை விடுவதாக தீர்மானித்திருக்கிறோம்.

Sri M. WILLIAM : Sir, there was a proposal to fix additional seats in some of the buses running in the Kanyakumari district and materials also have been sent therefor. What has become of that proposal?

The Hon. Sri R. VENKATARAMAN : Sir, we do not want to decrease the comforts by increasing the seats. As far as possible, the State Transport gives better seating facilities than other operators.

Sri K. VINAYAKAM : Is there any proposal with the Government to run electricity buses as in Rangoon and Ceylon?

The Hon. Sri R. VENKATARAMAN : This is not question of one's tastes or likes. It is a question of economics. A trolley bus, as it is called, will cost a lakh of rupees and we will be able to get $2\frac{1}{2}$ buses of the standard type for one lakh of rupees. I do not think the Government are now inclined to go in for trolley bus.

Housing Schemes

*152 *Q.*— **Sri S. M. ANNAMALAI :** கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் தயவு செய்து பதிலளிப்பாரா— 9 a.m.

வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் 1958–59-ல் கைத்தறி நெசவாளர்களுக்கு வீடுகட்டும் திட்டத்தின் கீழ் எத்தனை வீடுகள் கட்ட வேண்டுமென்று அதிகாரிகளால் திட்டம் கொடுக்கப்பட்டது ?